

УДК 72.03:656.21

*И.Г. МАЛКОВ, д-р архитектуры, И.И. МАЛКОВ, канд. архитектуры (malkov-arch@mail.ru),
М.М. ВЛАСЮК (misha@permpaper.ru), архитектор,
Белорусский государственный университет транспорта (Гомель, Республика Беларусь)*

Архитектурно-планировочная композиция привокзальных площадей городов Беларуси

Рассмотрены вопросы планировочной организации привокзальных площадей городов Беларуси. Показана их роль в градостроительном формировании крупных и больших городов, являющихся узловыми пунктами сети железных дорог страны. Намечены перспективы развития этих важных городских территорий с учетом изменяющихся социально-экономических условий.

Ключевые слова: железнодорожный вокзал, градостроительная структура, городской транспорт, привокзальная площадь, пассажиропоток, транспортный узел, нагрузка.

Привокзальные площади являются частью градостроительной структуры городов. Выполняя функции городских и междугородных железнодорожных транспортных узлов, они формируют архитектурно-композиционный облик важной части городского пространства. Особенно велика их роль в структуре крупных и больших городов Беларуси. Проведенный анализ приемов размещения привокзальных площадей в городских структурах основных железнодорожных станций Беларуси в городах с населением более 100 тыс. человек можно классифицировать по трем типам:

- в центре, вблизи исторически сложившегося общественного центра;
- на периферии территории основного объема капитальной застройки;
- на окраине города.

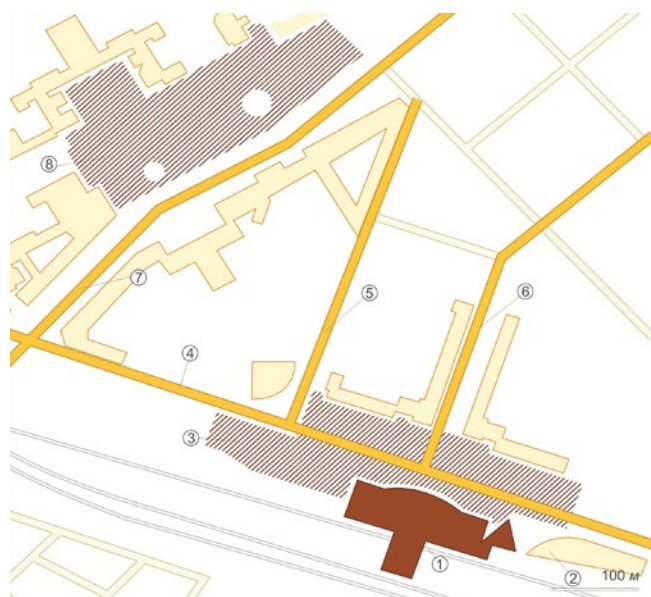


Рис. 1. Схема центральной части Минска: 1 – железнодорожный вокзал; 2 – автовокзал; 3 – привокзальная площадь; 4 – улица Бобруйская; 5 – улица Ленинградская; 6 – улица Кирова; 7 – проспект Независимости; 8 – площадь Независимости

Прежде чем дать обоснование и характеристику каждого из обозначенных типов, следует обратиться к истории строительства железных дорог Беларуси. Основное строительство и формирование сети дорог на территории страны проходило в период 1862–1902 гг. Как правило, железные дороги прокладывали по окраинам городов и пригородам. Железнодорожные вокзалы располагались со стороны города, и в последующем привокзальные площади служили связующим звеном в развитии городской структуры. Служебные и хозяйственные постройки для нужд железной дороги располагались на противоположной от вокзала стороне за линией (железнодорожными путями). Здесь же возводились поселки рабочих и обслуживающего персонала. В последующем эти районы индивидуальной, как правило, одноэтажной застройки получили название залиней-

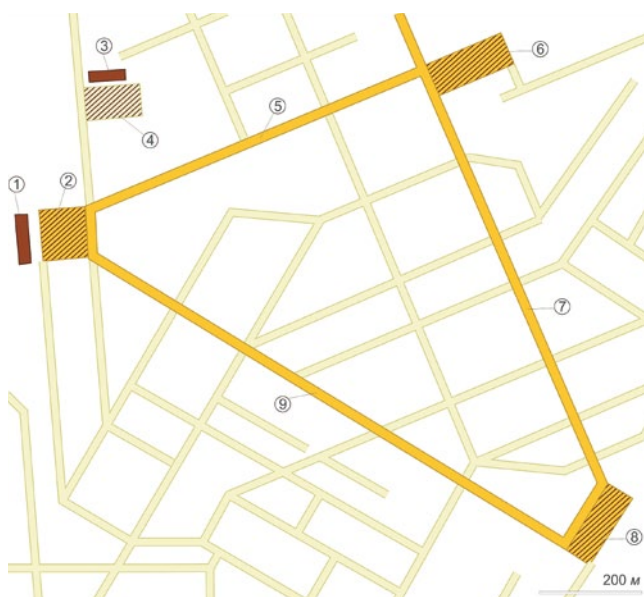


Рис. 2. Схема центральной части Гомеля: 1 – железнодорожный вокзал; 2 – привокзальная площадь; 3 – автовокзал; 4 – площадь перед автовокзалом; 5 – улица Победы; 6 – площадь Восстания; 7 – улица Советская; 8 – площадь Ленина; 9 – проспект Ленина

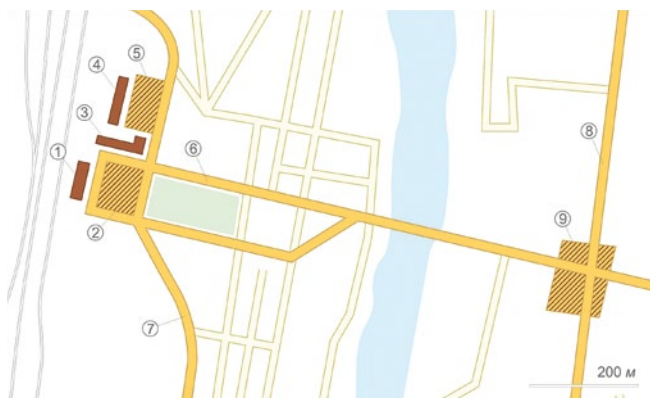


Рис. 3. Схема центральной части Витебска: 1 – железнодорожный вокзал; 2 – привокзальная площадь; 3 – Витебское отделение БелЖД; 4 – автовокзал; 5 – площадь перед автовокзалом; 6 – улица Кирова; 7 – улица Космонавтов; 8 – улица Ленина; 9 – площадь Свободы

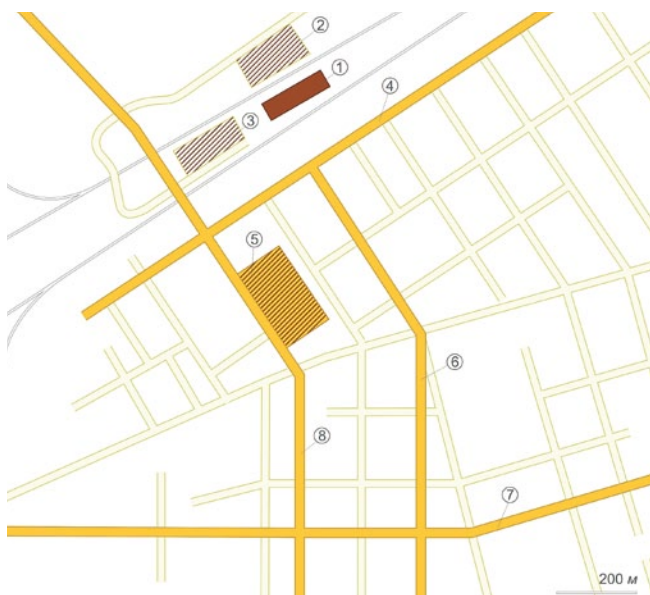


Рис. 4. Схема центральной части Бреста: 1 – железнодорожный вокзал; 2 – привокзальная площадь; 3 – парковка; 4 – улица Орджоникидзе; 5 – центральная площадь; 6 – Комсомольская улица; 7 – Московская улица; 8 – улица Ленина



Рис. 5. Схема расположения привокзальной площади в г. Речице: 1 – железнодорожный вокзал; 2 – автовокзал; 3 – привокзальная площадь; 4 – зона усадебной жилой застройки; 5 – улица Чапаева; 6 – улица Советская; 7 – улица Наумова

ных. Традиционное использование этого названия дошло и до наших дней.

Ярким примером размещения привокзальной площади вблизи от исторически сложившегося общественного центра является город Минск. Крупный вокзальный комплекс, на территории которого возведены здания железнодорожного и автомобильного вокзалов, гостиница находятся в непосредственной близости от главной общественной площади столицы (рис. 1). Сама привокзальная площадь – это городской транспортный узел, где пересекаются либо начинаются маршруты линий метрополитена, трамвая, автобусов, такси. И это вполне объяснимо для крупнейшего города с огромным пассажиропотоком и потребностью доставки на вокзал людей, начинающих свое путешествие или рассредоточение и перемещение в город.

Ограниченные размеры территории привокзальной площади и интенсивный рост города, формирование застройки которого шло по обе стороны от железнодорожной магистрали, потребовали организации второй привокзальной площади на противоположной стороне. Это позволило существенно разгрузить основной транспортный узел и сократить расстояние, время доставки и убытия пользующихся услугами железной дороги. Использование подземного тоннеля дает возможность прибывающим на вторую площадь попадать непосредственно в здание вокзала.

К этому же типу следует отнести города Гомель и Витебск, где привокзальные площади существуют в непосредственной близости от городских центров. Привокзальная площадь Гомеля с размещенными на ней Дворцом культуры железнодорожников и гостиницей связана радиальными отходящими центральными городскими улицами с площадями Восстания и Ленина. Эти основные городские площади совместно с привокзальной являются условными вершинами треугольника, ограничивающего историческую застройку города (рис. 2).

Привокзальная площадь Витебска и городская площадь Ленина связаны градостроительной осью, роль которой выполняет улица Кирова. Здание железнодорожного вокзала является архитектурной доминантой, замыкающей перспективу улицы при движении к нему по этой важной, исторической сложившейся магистрали с бульваром посередине (рис. 3).

В обоих городах наглядно прослеживается отставание в развитии заливных районов городских структур. Так, в Гомеле индивидуальная, одноэтажная застройка заливного района в настоящее время оказалась в центре городского массива капитальных зданий, поскольку новое строительство велось на свободных территориях без сноса существующих частных домов. В Гомеле и Витебске привокзальные площади являются отправными пунктами маршрутов городских автобусов, троллейбусов, такси. В Витебске, кроме того, по границе площади проходит трамвайная линия.

Примером размещения привокзальной площади второго типа могут служить города Брест и Могилев. Привокзальная площадь Бреста с вокзалом островного типа (железнодорожные пути с двух продольных сторон) сформирована у границ исторической капитальной застройки. Ансамбль привокзальной площади представляет локальную архитектурную композицию, в малой степени влияющую на общую градостроительную структуру. Основной массив исторической и капитальной застройки объединяет улица Московская, протянувшаяся с востока на запад более чем на 15 км и завершающаяся у мемориала «Брестская кре-

пость». Привокзальная площадь размещена в стороне и отстоит от нее на 1,2 км, связываясь с этой исторической осью города улицей Ленина и путепроводом (рис. 4).

Привокзальная площадь Могилева, вытянутая вдоль железнодорожной магистрали, связана с основной улицей города Первомайской, где сформирована историческая застройка, достаточно протяженным отрезком второй-степенной улицы. Так же как и в Бресте, размещение привокзальной площади на границе исторической застройки не создает условий для гармоничного и полноценного влияния на формирование основных ансамблей города. В заливных районах Могилева еще сохранились большие территории, застроенные деревянными домами индивидуальных собственников. Это и подтверждает высказанную ранее мысль о приоритетности в историческом ракурсе застройки городов со стороны, прилегающей к вокзалу. Заливные районы Могилева, Гомеля – это, с одной стороны, сохранившаяся история этапов формирования городов, через которые пролегли железные дороги, а с другой – потенциальные площадки для перспективного градостроительного развития. Именно так в настоящее время идет процесс развития Гомеля, где проходящая по центру заливного района улица Барыкина превращается в одну из основных городских магистралей с капитальной многоэтажной застройкой и современными транспортными развязками. Ведется это строительство на месте снесенных индивидуальных домов.

Последний тип – размещение привокзальной площади на окраине, когда развитие города в силу ряда причин по отношению к железнодорожным путям шло с одной стороны. В качестве примера можно назвать г. Речицу Гомельской области, который протянулся лентой вдоль правого берега Днепра (рис. 5).

В настоящее время вокзальный комплекс с примыкающей к нему частной одноэтажной застройкой оказался на периферии основной капитальной застройки. Естественно, что скромное здание вокзала оказалось в стороне от главных архитектурных ансамблей города. Эта, с одной стороны, не лучшая ситуация для формирования градостроительной структуры вместе с тем имеет значительные возможности для перспективного развития. Планируемое развитие Полесья непосредственно скажется на увеличении объема пассажирских и грузовых перевозок и соответственно на значимости железнодорожного узла и вокзального комплекса г. Речицы. Потребуется его реконструкция и расширение, а территориальные возможности развития станут благодатной почвой для этих работ.

Привокзальные площади можно разделить не только по типам размещения в градостроительной структуре, но и по планировке, конфигурации, связи с городскими магистралями и типами зданий, формирующих ансамбли площадей.

История формирования вокзальных комплексов наложила отпечаток на современный планировочный облик площадей. Без труда можно выделить три варианта их формирования. Первый – развитая площадь в прямоугольном построении вдоль железнодорожных путей с примыкающей по другой стороне привокзальной улицей, послужившей основой для ее территориального развития. Таковы площади в городах Минске, Могилеве, Речице (рис. 6, 7).

Второй – ярко выраженные площади тупикового типа, завершающие одну-две главные улицы городов. Как правило, форма этих площадей, ограниченная с трех сторон зда-



Рис. 6. Вид фрагмента привокзальной площади в Минске со стороны автовокзала



Рис. 7. Общий вид железнодорожного вокзала с прилегающей площадью в Могилеве



Рис. 8. Общий вид железнодорожного вокзала с прилегающей площадью в Гомеле

ниями и сооружениями, включая вокзал, близка к квадрату. К такому типу относятся привокзальные площади городов Гомеля, Витебска, Гродно (рис. 8, 9).

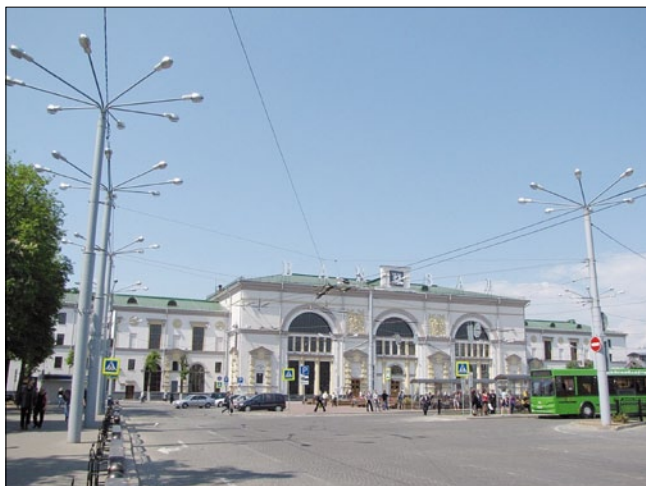


Рис. 9. Общий вид железнодорожного вокзала с прилегающей площадью в Витебске



Рис. 10. Вид на фрагмент привокзальной площади Бреста у пешеходного моста



Рис. 11. Вид на железнодорожный вокзал в Минске в створе башен по улице Кирова

Третий вариант – островные площади, размещенные на территории, ограниченной с двух сторон железнодорожными путями. Такие площади, технологически весьма орга-

нические и удобные благодаря наличию коротких путей прохода пассажиров из здания вокзала к поездам, были приемлемы ранее при небольших объемах пассажирских перевозок и являются данью истории формирования железных дорог. Они имеют четко выраженные прямоугольные, скорее ленточные очертания. Это привокзальные площади в городах Бресте и Орше (рис. 10).

Привокзальная площадь самого крупного железнодорожного вокзала страны в Минске представляет сугубо функциональный транспортный узел, где начинаются, заканчиваются либо проходят линии метро, трамвая, троллейбуса, автобусные маршруты и расположены стоянки такси. Непосредственно к привокзальной площади примыкает комплекс автобусного вокзала. Вся инфраструктура этих двух крупнейших вокзалов столицы рассчитана на пассажиров, совершающих поездки как внутри города, так и за его пределы в другие города и населенные пункты государства. Границы привокзальной площади, протянувшейся достаточно широкой полосой вдоль железнодорожных путей, четко не очерчены. Но условно можно считать, что ее территория, включая отрезок улицы Бобруйской, послужившей исторической основой ее формирования, составляет 1,5 га (рис. 1). Сама площадь – это место пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой с четкой графикой пешеходных и транспортных маршрутов. Примыкающий к площади с северо-западной стороны большой сквер служит местом отдыха и ожидания отъезжающих в весенне-летне-осенний период.

В архитектурно-композиционном отношении привокзальная площадь со зданием вокзала является важным архитектурным акцентом, завершающим перспективу двух важных улиц города – имени Кирова и Ленинградской. Главный вход в здание с объемом шатрового завершения прекрасно вписывается в градостроительный ансамбль (рис. 11).

Привокзальная площадь второго по значимости и населению города Беларуси Гомеля имеет квадратную конфигурацию с четкими границами, очерченными стоящими по трем сторонам зданиями вокзала, Дворца культуры железнодорожников и гостиницы. Являясь, как и в Минске, городским транспортным узлом, она в отличие от него лишена сквозных транспортных потоков. Достигнуто это как за счет тупикового ее размещения по отношению к двум главным улицам города – Победы и имени Ленина, так и выносом значительного числа пересадочных и конечных остановок автотранспорта на локальную площадь находящегося поблизости автовокзала. Размеры территории привокзальной площади составляют 1,9 га. Как было отмечено выше, привокзальная площадь Гомеля органично вписывается в историческую застройку города, являясь одним из важных элементов градостроительного каркаса.

Планировочная композиция привокзальной площади Витебска близка по построению к гомельской. Она также является тупиковой по отношению к главной улице города – имени Кирова, ограничена по контуру зданиями вокзала, Дворца культуры железнодорожников, административным зданием Витебского отделения Белорусской железной дороги. Отличие ее в том, что перед зданием Дворца имеется сквер для временного пребывания потенциальных пассажиров. Площадь имеет квадратную конфигурацию, ее территория 1,8 га. Как и в Гомеле, площадь автовокзала находится рядом на изолированной территории за административным зданием. Привокзальная площадь Витебска явля-

ется важным градостроительным элементом сформированной исторической застройки.

Привокзальные площади островного типа в городах Бресте и Орше имеют ограниченные размеры, занятые в основном зданием вокзала и постройками вспомогательного назначения, размещаются на узких протяженных территориях. Сформированные на первом этапе строительства железных дорог Российской империи в начале XX в., они в малой степени отвечают современным требованиям. Ограниченные размеры территории этих площадей не создают условий формирования здесь городских транспортных узлов. Такие приходится создавать за их пределами, за железнодорожной магистралью, что существенно усложняет движение пешеходных потоков пассажиров. К примеру, на расстоянии 200 м от островной привокзальной площади Орши находится территория, где размещены остановки городских автобусных маршрутов и такси. Здания обоих вокзалов, имеющих, на наш взгляд, архитектурные достоинства, слабо увязаны с общим архитектурно-композиционным решением городов. Островное положение вокзалов и площадей явилось следствием данной ситуации. Преграда, созданная пролегающими железнодорожными путями, отделила вокзальный комплекс от центральной части городов.

Основными компонентами градостроительного формирования привокзальных площадей областных центров являются здания вокзалов, гостиниц, дворцов культуры железнодорожников, административных зданий управленческих служб Белорусской железной дороги. На привокзальной площади Минска, непосредственно сливающейся с городской магистралью, размещены, кроме того, Центральный

автовокзал и жилые дома, являющиеся важными архитектурными акцентами городской застройки. В качестве элементов благоустройства можно назвать скверы с малыми формами, размещенные в центре площади (Гомель) либо по одной из боковых сторон (Минск, Витебск, Могилев). В других случаях – миниатюрный сквер, являющийся дополнением к памятнику выдающемуся деятелю города, государству (памятник Константину Заслонову в Орше).

В целом можно констатировать, что привокзальные площади большинства белорусских городов являются законченными градостроительными формированиями, в малой степени создающими условия для их планировочной реновации. Вместе с тем эти зоны городов со значительным скоплением людей привлекают внимание инвесторов и требуют поиска возможностей для размещения здесь зданий и сооружений торгового, развлекательного, сервисного назначения. Без нарушения исторического облика это может быть достигнуто путем использования подземного пространства привокзальных площадей. Проекты использования подземного пространства площадей, пока на уровне студенческих проектов, для Гомеля уже имеются. Использование подземного пространства крупных городов является актуальной проблемой в связи с ростом населения, разрастанием городских территорий, резким увеличением единиц автотранспорта.

Анализ особенностей градостроительного формирования привокзальных территорий крупных городов в других странах показывает, что их дальнейшая реконструкция возможна за счет освоения подземного и надземного пространства как самой привокзальной площади, так и уровня над железнодорожными путями.



8-я КАЗАХСТАНСКАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

Казахстанские Строй Материалы

13-15 марта 2013

КЦДС "АТАКЕНТ", АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН

- СТРОИТЕЛЬСТВО
- ИНТЕРЬЕР
- ОТОПЛЕНИЕ И ВЕНТИЛЯЦИЯ
- КЕРАМИКА И КАМЕНЬ
- ОКНА, ДВЕРИ И ФАСАДЫ



Для дополнительной информации посетите
официальный сайт выставки: www.kcmexpo.kz



Itesca - Алматы, Казахстан, 050057, ул. Тимирязева, 42
Тел.: +7 727 2583434; Факс: +7 727 2583444; E-mail: build@itesca.kz